POWIEŚĆ i NOWELA

ROK XXI WARSZAWA, DNIA 13 KWIETNIA 1929 ROKU NR. 15

V. WILLIAMS.

TRÓJKA TREFL

3)

— Młodzieńcze — przerwała starsza dama — muszę conajmniej kilka tygodni spędzić w zimnem mieszkaniu, pośród nachmurzonej służby, ażeby przypomnieć sobie, że po Paryżu najmilszem miastem jest dla mnie Londyn. Osiem miesięcy spędziłam w Ameryce, i niema takiej siły, która by mnie ruszyła w tej chwili z Paryża. Jak się miewają moi angielscy przyjaciele? Co porabiają Jack Corrington i jego żona?

— Kłócą się, jak pies z kotem, to jest jak mąż z żoną.

Markiza obrzuciła młodego człowieka surowem spojrzeniem.

— Młody mężczyzna, tak starannie ubrany, jak pan, nie powinien być cyniczny — rzekła. — Niech pan przyjdzie do mnie na obiad dzisiaj o wpół do ósmej. Zabawi pan Wirginję.

— Z największą przyjemnością — odparł żywo Clive — o ile oczywiście pozwolą mi panie przyjść w podróżnym kostjumie. Mój pociąg odjeżdża przed jedenastą. Zatrzymam się w Wiedniu tylko dzień, ażeby spakować moje rzeczy, gdyż wysyłają mnie do Budapesztu, gdzie skład członków ambasady nie jest pełny.

— Obiad zjemy u mnie w moich apartamentach, może pan się ubrać, jak panu wygodnie.

Obiad, podany w małym saloniku Ludwik XV, był znakomity. Lorne rozmawiał bardzo zajmująco. Jak wielu młodych ludzi, wychowanych w szkołach angielskich, był pewny siebie i posiadał o każdej rzeczy wyrobiony sąd. Miało się wrażenie, iż zna całe londyńskie towarzystwo i chyba nie było jednej osoby z tego świata, którą by pominęli milczeniem, on i markiza de Kerouzan.

Projekt zabawienia siostrzenicy nie był zupełnie bezinteresowny. Ciotka Marcia była gadatliwa i żądna nowinek. Zresztą młoda dziewczyna, zatopiona we własnych myślach, nie brała udziału w rozmowie. Wydała w biurze hotelowem instrukcje, na wypadek, gdyby ktoś dowiadywał się o nią, i nie spuszczała wzroku z zegarka na kominku. Jak wolno posuwały się wskazówki! Doznawała wstrząsu, ilekroć otwierały się drzwi.

Godzina dziewiąta, dziewiąta minut piętnaście, wpół do dziesiątej. Pociąg londyński powinien już był dawno przyjechać, ale Godfrey nie dawał żadnego znaku życia. Nagle, przypomniała sobie, że niebawem Klaudjusz Lorne pożegna się z niemi i odjedzie na dworzec. Trzeba było w jakiś dyskretny sposób zapytać go o Godfreya.

Wyręczyła ją ciotka. Rozmowa toczyła się na temat ciała dyplomatycznego.

— Zna pan Godfreya Cairsdale? — zapytała markiza.

Wirginja słuchała z zapartym oddechem; miała nadzieję, że rumieniec, który oblał jej twarzyczkę, nie będzie zauważony.

— To Anglik, — ciągnęła ciotka — czarujący mężczyzna i niezmiernie uzdolniony. Pozostawił po sobie doskonałe imię w Waszyngtonie — prawda Jenny?

— Ależ oczywiście znam Godfreya — odparł Klaudjusz — byliśmy razem w Eton, lecz on był moim starszym kolegą i przedemną opuścił szkołę.

— Czy... widział go pan w ostatnich czasach? — odezwała się Wirginja.

— Nie, — odrzekł spokojnie młody człowiek — nikt go nie widział!

Panna Fitz-Gerald roześmiała się nerwowo.

— Co pan chce przez to powiedzieć? — zapytała.

Klaudjusz Lorne spojrzał kolejno na markizę i młodą pannę. Miał zdumiony wyraz twarzy.

— Więc panie nic nie wiedzą o Godfreyu? — rzekł.

Wirginja Fitz-Gerald załamała ręce. Co usłyszy za chwilę? Zdawało się jej, że głos, którym przemówiła, jest obcy, daleki.

— Zapomina pan, że spędziłyśmy sześć dni na morzu.

— Rzeczywiście, zapomniałem — podjął młody człowiek — zresztą zduszono sprawę, i nikt nie wie dlaczego.

Przerwał na chwilkę i zapalił papierosa. Jego spokój doprowadzał Jenny do rozpaczy, lecz nie śmiała odezwać się, w obawie, iż głos zdradzi jej wzruszenie.

— Nienawidzę zagadek — zawołała markiza. Co się stało z Godfreyem Cairsdale?

Młody człowiek strząsnął popiół z papierosa i odpowiedział:

— Zniknął!

III.

ORIENT EXPRESS

Orient Express pędził wśród czarnej nocy. Pędził przez płaszczyzny i doliny, przez miasta i wsie, pogrążone we śnie. Biegł z hukiem, budząc głuche

echo na mostach, strasząc zwierzynę zaszytą w lesie, rzucając złotą smugę iskier na bezkresne śniegiem pokryte pola.

Ale w pociągu, wiozącym bogatych pasażerów do środkowej Europy, było ciepło, jasno, wygodnie. Wagon restauracyjny był zaopatrzony w smaczne jedzenie i wyborne wypitki. W wagonach sypialnych — miękka, delikatna pościel. Express opuścił Wiedeń z dwugodzinnem opóźnieniem. Austrjacki maszynista, który zastąpił w Saltzbourgu swojego niemieckiego kolegę, czynił wszystko, co było w jego mocy, ażeby nadrobić stracony czas. Noc była mroźna. Już trzeci dzień trwała zadymka śnieżna i powietrze wdzierające się do budki maszynisty było ostre, jak brzytew.

Lecz wewnątrz przedziałów panowała ciepła, przytulna atmosfera. Pasażerowie czynili przygotowania do snu. W większości długich wozów pullmanowskich niebieskie zasłony u okien były zapuszczone. Od czasu do czasu konduktor wagonów sypialnych sunął bezszelestnie przez korytarz, niosąc poduszki i kołdry. Pociąg był przepełniony. Dyplomaci wracali na swoje stanowiska, politycy przebiegali nową Europę, ażeby wziąć udział w konfliktach młodych państw, oficerowie spieszyli z urlopów ku armji czarnego Morza, przemysłowcy, wyrwani z komfortowego życia w Londynie, Paryżu czy New Yorku, jechali po złote runo na Węgry, do Rumunji, Turcji, Persji. Widać też było wytworne postacie kobiet, Greczynek o złotawej cerze, Turczynek o zagadkowem spojrzeniu. Narodowość tych pasażerów była również rozmaita, jak i kraje, przez które przejeżdżał pociąg w ciągu czterech dni, od Paryża do Bukaresztu.

Powoli gasły światła w przedziałach i milkły gwary rozmów. Tylko od czasu do czasu rozbrzmiewał donośniejszy głos, pokrywający jednostajny stuk pociągu, rozlegał się śmiech, trzaskał korek z butelki szampana.

Oparty o zniszczoną walizę podróżną w przedziale Nr. 5 i Nr. 6, Klaudjusz Lorne spoglądał z widocznem zadowoleniem na kielich musującego płynu, który trzymał w ręce.

— Pańskie zdrowie! — zawołał, wyciągając kielich do swojego towarzysza, siedzącego wprost niego na dolnem posłaniu.

— Nawzajem! — brzmiała odpowiedź.

Obydwaj wypili w milczeniu, poczem Klaudjusz odstawił pusty kieliszek.

— Na Boga — ciągnął Lorne — szampan postawił mnie na nogi! Te okropne trudności ze znalezieniem miejsca dobiły mnie do reszty. Zdaje mi się, że nie mógłbym wyjechać z Wiednia, gdybym nie był spotkał pana.

— Mogę się zawsze podzielić miejscem — odparł podróżny — i czynię to chętnie, gdy spotkam kolegę. Ilekroć podróżuję, mam przedział o dwuch miejscach, gdyż przed świętami muszę mieć dużo wolnego miejsca dla moich worków. Tym razem mam ich mało i zaraz zrobię z niemi porządek, ażeby mógł się pan tu rozgościć. Uwaga!

Jednym ruchem ręki rzucił z posłania na ziemię kilka szarych worków, opatrzonych w czerwone pieczęcie.

Towarzysz Klaudjusza Lorne był niskim, przysadkowatym człowiekiem, o twarzy pooranej bruzdami, niebieskich bystrych oczach, pełnych drwiącego wyrazu. Posiadał fizjonomję energiczną i robił wrażenie oficera kawalerji. Jego ubranie było staranne i w dobrym gatunku, ale dosyć zużyte, tak samo, jak i jego walizy. Inicjały na tych walizach E. Mc. T. były pierwszemi literami jego nazwiska: Euan Mac Tavish. Spędzał trzy-czwarte roku w pociągach, gdyż był kurjerem dyplomatycznym. Odznaczał się wybitnym charakterem i znano go we wszystkich stolicach europejskich.

— Jakie to dziwne, że spotkałem pana — rzekł Klaudjusz siadając — mówiliśmy właśnie o panu któregoś wieczoru.

— Mówiliście o mnie? Z kim? — zapytał Mac Tavish, sięgając po papierosa.

— Z markizą de Kerouzan. Przypomina ją pan sobie? Idealnej dobroci kobieta. Byłem u niej na obiedzie w hotelu Ritza, w poniedziałek wieczorem, przed wyjazdem z Paryża. Spotkałem u niej śliczną siostrzenicę, pannę Wirginję Fitz-Gerald. Zna ją pan?

— Mój drogi — odpowiedział szybko Mac Tavish — moje stosunki towarzyskie z kobietami muszą się w tem piekielnem życiu ograniczać na obcowaniu z ambasadorowemi, pokojówkami, hurysami — przeważnie niemieckiemi i otyłemi — spotkanemi w nocnych lokalach!

Klaudjusz Lorne roześmiał się:

— Zabawny pan jest, drogi Euanie — rzekł. — Mógłbym się założyć, że w każdej ze stolic, które pan odwiedza, posiada pan jakąś legalną małżonkę. Ale ta panna Fitz-Gerald jest doprawdy czarująca. Właśnie pytała mnie o Godfreya Cairsdale, zdaje mi się, że się nim interesuje... Co ma znaczyć jego dziwne zniknięcie?

Mac Tavish zmarszczył czoło i rzucił bystre spojrzenie na młodego człowieka.

— Zdaje mi się, że jest na urlopie.

Ton nie był przekonywujący.

— Wykluczone, — odparł stanowczym głosem Klaudjusz Lorne.

— Dlaczego?

— Gdyby Godfrey wyjechał na urlop, to nie omieszkałby uprzedzić o tem mojej ciotki lady Preston. Był do niej zaproszony na kolację w Sylwestra. Miała trzynaście osób do stołu, młodą pannę bez kawalera i Bóg wie jakie przykrości! A w dodatku, jeżeli znajduję się na urlopie, ambasada nic o tem nie wie!

— Istotnie? — zauważył Mac Tavish obojętnie.

Następnie sięgnął po metalową flaszkę, znajdującą się na stole i zapytał.

— Napije się pan, przed udaniem na spoczynek?

Młody człowiek potrząsnął głową.

— Przyjeżdżamy o świcie do Budapesztu, i jeżeli napiję się whisky, nie będę w stanie ruszyć się z posłania.

Kurjer dyplomatyczny nalał do szklanki miarkę whisky, rozcieńczył wodą i odezwał się.

— Po raz pierwszy jedzie pan do Budapesztu?

— Owszem, po raz pierwszy.

— Przemiłe miasto. Są w niem znakomite konie i piękne kobiety. Zresztą zawsze pierwsze z drugiem idzie w parze. Dużo się poluje na Węgrzech. Zdaje mi się, że pan jest dobrym myśliwym.

— Niezłym — przyznał skromnie Klaudjusz Lorne.

(D. c. n.).

JÓZEF BORKOWSKI (kpt. — I oficer s s „Tczew").

1) „TCZEW" UWIĘZIONY W LODACH

(WRAŻENIA MARYNARZA)

No, nie mówiłem, że ty, Marylko, zawsze masz szczęście i że na twojem miejscu tobym nic nie robił, tylko grał na loterji państwowej, („Szukasz szczęścia — wstąp na chwilę"). Co drugi los wygrywa. Tylko, że na mnie toby zawsze wypadł ten „pierwszy", ale ty mogłabyś być pewną „drugiego". Bo wyobraź sobie — zbrakło mi listowego papieru, a ponieważ tu nie Małopolska i potrzebnego mi papieru dostać nie mogę, więc zmuszony jestem pisać na tym przeogromnym arkuszu i aż mię dreszcze przechodzą na myśl, że on ma aż 4 strony. Zapytasz, naturalnie, co to ma wspólnego z Małopolską? Otóż bardzo dużo, bo gdyby tu była Małopolska, toby już dawno przy statku na lodzie stanął sklepik z najpotrzebniejszemi artykułami i odpowiednim kredytem. Czyż nie mam racji, że ty masz szczęście? Zresztą nie robię w tym wypadku zbyt wielkiej ofiary, ponieważ jesteśmy w takiem położeniu, że wszystkiego nam może zbraknąć, lecz nie czasu. Czasu rzeczywiście mamy dużo i nie wiemy, czem go wypełnić. Jesteśmy najbiedniejszym statkiem w „Żegludze", nikt nas nie wyposażył w radio, więc nawet tej skromnej rozrywki jesteśmy pozbawieni. Niema to, jak uczynny magistrat miasta, nazwę którego mamy zaszczyt nosić. Książki, jakie tylko były na statku, zostały już od dawien dawna przeczytane od początku do końca i odwrotnie, wszystkie gazety, bez względu na ich datę, skrupulatnie przejrzane od deski do deski i jeżeliby tu chodziło o 50-ciozłotowe premje za uważne czytanie „Kurjera Czerwonego", to chyba jedynie my zasługujemy na nie. Za małemi odchyleniami 15-ty już dzień schodzi nam w ten sposób: Wstaje się ze swojej koji około godz. 8-ej, po niewielkiej, lecz koniecznej toalecie nawet w lodach, przychodzimy na śniadanie, po śniadaniu mały przegląd okrętu i zajętej jaką taką pracą załogi, przedobiednia partja szachów z II oficerem i obiad. Po obiedzie czekamy na aeroplan, kończąc pośpiesznie układanie węglem napisów na lodzie. Zjawiają się teraz prawie codziennie, zrzucając nam „mannę" w postaci worków z prowiantem; nie zapominają jednak o tem, że nie tylko suchym prowiantem człowiek żyje. Więc któregoś dnia zrzucili nam 8 butelek i 2 blaszanki rumu, a po kilku dniach powiększyli nam tę porcję dalszym tuzinem butelek. Mamy pozatem i papierosy i tytoń, nawet karty do gry, a przeszło od tygodnia otrzymujemy nawet pocztę i to jest naszą najmilszą rozrywką, największą radością. Gdy otrzymaliśmy pierwszą paczkę gazet i czasopism wraz z talją kart i współczującym listem od berlińskiego korespondenta „Kurjera Poznańskiego" Dr. St. Bernata — załogę ogarnął wprost szał radości. Ale uprzedzam fakty; rozpoczynając ten list, postanowiłem opowiedzieć ci „lodową przygodę" w chronologicznym porządku, rozpocznę więc swoją opowieść od 2 lutego, czyli od dnia wyjścia naszego z Gdańska.

„LODOWA" PRZYGODA S/S „TCZEWA".

Dnia 2 lutego po załadowaniu 850 ton węgla do portu Bandholm w Danji, mając na statku oprócz tego jednego pasażera, opuściliśmy wieczorem Gdańsk. Podróż z Gdańska do Bandholmu w zwykłych warunkach musiałaby trwać około 42 — 45 godzin. Nie robiono więc szczególnych do tej podróży przygotowań. W prowiant zaopatrzono się na czas wystarczający dla całej podróży, czyli do powrotu do Gdyni, a więc na 6 — 7 dni, prócz niektórych artykułów, tańszych w Danji. Lecz morze jest zawsze pełne niespodzianek, warunki zaś, w których się odbywają podróże, rzadko bywają zwykłe.

Opuszczaliśmy Gdańsk przy 20-tokilkostopniowym mrozie i to była narazie jedyna mało przyjemna strona podróży. 4-ro i 6-godzinne wachty na mostku przy takim mrozie nie należą do rzędu przyjemnych. Lecz, wziąwszy pod uwagę czas trwania całej podróży, można się z tem pogodzić. Po wyjściu z Gdańska, tak w Zatoce, jak i za Helem, statek, tracąc cokolwiek na szybkości, nie przestaje przesuwać się wśród gęstej kry. Od Rozewia zaczynają coraz częściej ukazywać się wolne od lodu przestrzenie; skwapliwie je wyzyskujemy i zwiększając szybkość, idziemy właściwym kursem do Bornholmu. Mijamy Bornholm w przepisowym czasie i odległości. Wszystko zapowiada się zupełnie pomyślnie. Słaby zachodni wiatr nie wpływa zupełnie na spokojny stan morza — robimy około 9 mil na godzinę. Już w 2 godziny po Bornholmie kra zaczyna się gwałtownie zwiększać, a w godzinę później napotykamy już stałe pola lodowe. Statek wybierając słabsze miejsca w lodzie i łamiąc przed sobą przejście, posuwa się wolno, bardzo wolno naprzód. Wreszcie o 9-ej rano 4-go lutego napotyka twardą powłokę lodową i staje. Mierzymy grubość lodu — 17 cm. W odległości 1 i pół — 2 mil stoi w lodach inny statek. Przez lornetkę widzimy, że posiada radio. Biorę więc do towarzystwa pasażera-duńczyka i wyruszamy po lodzie w stronę statku, aby nadać depesze do Żeglugi i właściciela ładunku. W drodze stwierdzamy, że miejscami lód jest znacznie słabszy, a w niektórych miejscach nawet ugina się i trzeszczy pod nami. Po półgodzinnym marszu, nie dochodząc do celu swej wyprawy o jaki kilometr, spostrzegamy, że w naszą stronę zbliża się od Bornholmu cały szereg (5 — 6) statków. Przoduje wielki parowiec. Jeżeli nie wrócimy natychmiast, a statki przejdą przez ten lód, zostaniemy odcięci od „Tczewa". Pospiesznie wracamy na statek; jednocześnie nasza syrena wzywa nas do powrotu. Biegniemy więc we dwójkę po lodzie, ciesząc się z przygodnego a nieprzewidzianego regulaminem służby morskiej spaceru piechotą przez morze. Wpadamy na pokład. Mniejszą już uwagę zwracamy na oryginalny sposób zaokrętowania naszego, najwyższy bowiem czas do wykorzystania obcych wysiłków. Parowiec, który nadszedł z innemi statkami, łatwiej sobie daje radę w lodzie i wkrótce tworzy się za nim cały ogonek statków mniejszych. Korzystamy i my z tej frajdy, cofając się na wolną przestrzeń i wchodząc w ślady nowo przybyłych. Przez cały dzień albo wykorzystujemy drogę przełamaną przez poprzedzające nas statki, albo próbując z różnem powodzeniem szczęścia, staramy się przebijać o własnych siłach, aby posuwać się chociażby wolno we właściwym dla nas kierunku. Zwracamy uwagę na fakt, że pomimo, iż znajdujemy

się od 2 dni na drodze większego zwykle ruchu statków z Kanału Kilońskiego — nie spotykamy żadnego podążającego w przeciwnym od nas kierunku. Widocznie im dalej, tem będzie gorzej. O godz. 23-ej przyłączamy się do całej grupy kilkunastu statków, które zatrzymały się w tem miejscu na noc. Przed nami lód grubości 22 ctm. Zatrzymujemy maszynę i powiększamy grono nieruchomych stalowych obywateli morza. Jesteśmy pomiędzy Arkoną a wyspą Fehmarn.

5-go lutego zrana wraz z innemi statkami podejmujemy nowe próby przeforsowania lodowej zapory. Jednak całodzienne uciążliwe manewry i wytężona praca maszyny pozwalają na dalsze przebycie zaledwie 4—5 mil. Wieczorem znowu przymusowy postój w dość licznem towarzystwie. Cicha, pogodna noc przy 20-tokilko stopniowym mrozie nie przepowiada zmian na lepsze.

Zrana — identyczne do dnia poprzedniego manewry. Są one dość zajmujące. Świt zastaje wszystkie zgromadzone statki na pozajmowanych w nocy stanowiskach. Czas śniadania, t. j. godzina 7 — 8, przechodzi spokojnie. Lecz każdy ze statków jest gotów w każdej chwili do dalszej drogi. Wszystkie kominy intensywnie dymią. Jednak nikt się nie rusza. Każdy ogląda się na inny, aby móc po połamanym już lodzie kontynuować chociażby wolno dalszą podróż, nie narażając jednocześnie siebie na ciężką przeprawę w lodzie. Wszyscy czekają. Wreszcie któryś z niecierpliwych zaczyna torować sobie drogę, łamiąc przed sobą lód i posuwając się wolno naprzód. Wszystkie statki, jak na komendę, zaczynają się poruszać i jeden za drugim wchodzą w ślady pierwszego. Lecz temu prędko dokucza zaszczyt przodowania. Po pewnym czasie robi z siebie greka, zatrzymuje się i udaje, że iść już dalej nie może. Cała karawana staje. I znowu powtarza się stara historja. Znowu któryś z niecierpliwych zaczyna przebijać się przez lód, aby wyminąć zagradzającego mu drogę, wtedy pierwszy cofa się i wolno wchodzi w ślady nowego przodownika. Trwa to ze zmiennem szczęściem cały dzień. Lód jednak napotyka się coraz grubszy. Termometr wskazuje 30° poniżej zera. Wobec grubej i gęstej kry, powstałej z łamanego lodu, coraz trudniej jest utrzymać w kolumnie nieznaczną odległość od poprzedzającego statku. Stopniowo więc statki jeden za drugim pozostają w tyle, inne szukają nowych dróg. „Tczew" dzielnie i wytrwale trzyma się w pierwszej trójce. Wieczorem jednak mają wszyscy tego dość. Zatrzymujemy maszynę. W nocy wszystkich nas budzi straszliwa kanonada, to gwałtownie przesuwające się lody napierają na statek. Z ogłuszającym hukiem i łoskotem pęka lód, przypominając salwy ciężkich dział. Statek cały drży. Napór lodów jest tak silny, że zachodzi obawa, iż ster zostanie uszkodzony. Zresztą wogóle odnosi się wrażenie, że i statek nie oprze się tym uściskom, że zostanie zgnieciony. Potworna to jest jednak siła. Próbujemy manewrować maszyną, lecz bez skutku — statek zamarł w uścisku.

Nazajutrz dopiero po 2 godzinach ciężkiej pracy maszyny udaje się nam ruszyć statek z miejsca. Wczorajsze obawy o ster okazały się słuszne — mamy ster zgięty, a oprócz tego dokumentnie powyginaną burtę i pęknięty w jednem miejscu arkusz poszycia kadłuba, przez który przedostaje się woda. Lód dosięga 25 ctm., przytem kra przesuwana wiatrem miejscami zwarła się ze stałym lodem, tworząc lód półmetrowej i więcej grubości, a więc nie do przebycia. Stoimy rzeczywiście bezradni obok innych statków, znajdujących się w tem samem położeniu. Sytuacja beznadziejna. Dookoła, jak okiem sięgnąć, rozciąga się lodowa pustynia. Ruszyć się ani naprzód, ani wstecz nie możemy. Stojące obok statki, posiadające radjo, wołają wreszcie o ratunek, wysyłając w przestrzeń sygnały ostateczności S. O. S.

7-go lutego w południe ukazuje się na horyzoncie pancernik. To Niemcy wysyłają pomoc. Niestety, nadzieje na wydostanie nas w tym dniu z lodów zawiodły. Pancernik podążył w innym kierunku do innych zagrożonych statków. Zostajemy w miejscu. W nocy znowu powtarza się kilkakrotnie atak lodów na statek. Piekielny huk i wstrząsy statkiem nie do zniesienia, o śnie w takich warunkach nie może być mowy. Na szczęście, obok statku tworzy się niewielka wolna od lodu przestrzeń. Wycofujemy się na zbawienne „jezioro".

Zrana nie podejmujemy już nowych bezowocnych prób, które wobec otaczającego nas lodu wydają się wprost śmieszne. Wśród naszych sąsiadów widzimy 2 duże niemieckie parowce, które również czekają pokornie na jakąś pomoc. Posiadają oczywiście radjo, więc domyślamy się, że czekają nie bez powodu. Słusznie. O godzinie 14-ej, łamiąc z łatwością przed sobą lód, podchodzi do naszej grupy duży niemiecki pancernik. Wszystkie bandery opuszczają się salutując. Wobec wytworzonej sytuacji i niemożliwości dotarcia do Danji, kapitan decyduje się iść śladem pancernika do Kielu. Otrzymujemy sygnał wstąpić do szeregu innych statków, skwapliwie więc korzystamy z tego.

Tworzy się długa kolumna coś około 10 statków. Wszystkie, starając się utrzymać możliwie małą odległość między sobą, idą śladem pancernika. Z nastaniem ciemności idziemy w świetle silnego reflektora, świecącego w górę i ułatwiającego przesuwanie się wśród lodów. Jednak wzmacniający się południowo-wschodni wiatr i mróz utrudniają w najwyższym stopniu akcję ratunkową. Wiatr przesuwając krę, z przełamanego w prostej linji kanału, tworzy drogę pełną skrętów i załamań, kra przesuwając się zakrywa go miejscami zupełnie, a mróz ścinając świeżo połamany lód, uniemożliwia utrzymanie pomiędzy statkami koniecznej małej odległości. Co pewien czas jeden ze statków staje zaparty lodami, — za nim zatrzymują się następne. Kilkakrotnie wracał pancernik z pomocą, kilkakrotnie zbierał ponownie rozproszone statki, wkońcu jednak trzy ostatnie, a z nimi i „Tczew", zawdzięczając swemu poprzednikowi, pozostają na noc w lodach.

Następnego dnia, 9 lutego, zrana nowa próba doprowadzenia nas do portu przy pomocy innego pancernika, który po ponownem przełamaniu kanału do Kielu poszedł dalej po inne statki. Dochodzimy z trudem do Zatoki Kilońskiej na odległość 10 mil od Kielu. Dalej iść nie sposób. Po przełamanem przejściu nie pozostało śladu. Stajemy w miejscu teraz już zupełnie sami. Próby przebijania się przez ściskający nas lód, kosztem nadmiernej pracy maszyną, nie dają pożądanego rezultatu. Tak zastaje nas noc. Pod naporem coraz silniejszego wiatru i lodu zaczyna nas znosić w kierunku przeciwległego lądu. Pomimo gorączkowej pracy maszyny całą mocą naprzód, statek nietylko, że nie posuwa się we właściwym kierunku, lecz stale z przeciętną szybkością 1 i pół mili na godzinę cofa się wstecz do lądu. Dookoła straszny łoskot pękającego lodu. Położenie zaczyna być krytycznem.

(D. c. n).